

11 番 堀 口 おはようございます。質問議員 11 番、堀口恵一。

件名「広域地域連携に向けた『南箱道路（通称）』の活用について」質問いたします。

現在、南足柄市矢倉沢と箱根町仙石原を結ぶ「南箱道路（通称）」の工事が来年2020年3月までの開通を目指して進められています。これができた際には山北町にとっても地域活性化の大きな効果が見込まれると思います。そこで、次の3点について質問いたします。

1 「南箱道路（通称）」開通で箱根町のお客さんを山北町に呼び込める。また、御殿場線山北駅から箱根仙石原への観光ルートが確立できる。この道は箱根町に多数ある就労の場へ山北町から通勤に利用できると思われる。大型バスは通行できないと聞いているが中型なら大丈夫なので、当町の町内循環バス運行についてはどう考えるか。

2 番質問、「南箱道路（通称）」の開通で箱根町との連携が強くなり、新たなインターを向原安洞地区に設置すれば東京との広域連携も期待できる。また、この場所であれば町の大半の人が利用する可能性のある場所でもある。しかし、地元から要望が出てなかったのが検討もしてこなかったと聞いている。現在、新東名は本線工事途中であり、分岐の設計変更は、まだ間に合うと思われる。町の最大のチャンスであり、東京から来る人々にとってもメリットが大きいので、改めて検討して設置すべきと思うがいかがか。

3 番質問、箱根町のお客さんを山北町に呼び込む観光の目玉は、現在「河村城址歴史公園、鉄道公園のD52」などであるが、総合的にインパクトのある情報発信力のある施設にすべきと。例えばジブリパークのように、20年前に町のまちづくり委員会が提案した「浅間山ひよっこりひょうたん島」計画（テーマパーク）みたいなものでカバーするというので、「ひよっこりひょうたん島ミュージアム」（丸山の新東名工事事務所跡地利用など）運営をNHKに依頼するなどして丸山、浅間山を含めて「ひよっこりパーク」にするというのはいかがか。

以上3つの質問です。よろしく願いいたします。

議 長 答弁願います。

町長。

町

長 堀口恵一議員から「広域地域連携に向けた『南箱道路（通称）』の活用について」の御質問をいただきました。

初めに、1点目の御質問の「南箱道路は、箱根町に多数ある就労の場へ山北町からの通勤に利用できると思われる。大型バスは通行できないと聞いているが中型なら大丈夫なので、当町の町内循環バス運行についてはどう考えるか。」についてであります。まず、御質問の道路は、神奈川県が県道731号（矢倉沢仙石原）を「南足柄市と箱根町を連絡する道路」として、災害時の代替ルートの確保に加え、広域連携の促進、観光振興による地域活性化、箱根地域の渋滞緩和といった目的で整備を行っているもので、完成による効果として南足柄市内から仙石原への所要時間が、これまでのルートと比較して約14分短縮されるということです。

この道路を利用して、山北駅から箱根町の観光拠点である強羅や元箱根まで移動した場合の所要時間は、少なくとも、60分から70分はかかりますので、通勤しやすい時間とは言いがたいと思われます。

さて、御質問の南箱道路に町内循環バスを運行させることについてありますが、県西土木事務所に確認したところ、南箱道路については、道路構造令の設計車両が小型自動車等で、いわゆる一般的な乗用車の通行のみを想定しており、現在、町が所有している町内循環バスの車両やマイクロバスは通行できないこととなります。

また、町でこの道路を通行可能な車両により運行した場合、道路運送法の新規路線の認可が必要となりますが、路線が複数の市町にまたがることや、一部競合する民間バス路線があることなどから、認可は非常に厳しいと考えられます。

さらには、年間の運行業務委託料についても、想定される年間走行距離から算出すると、多額の費用が必要になると考えております。

このため、現在、町内循環バスについては、町内で清水、三保地区、町外では開成町や大雄山駅への路線の延伸などの要望もある中で、箱根町への新たな路線を検討することは、路線認可の面や費用対効果の面からも、現時点では考えておりません。

次に、2点目の御質問の「新たなインターを向原安洞地区に設置すれば東

京との広域連携も期待できる。しかし、地元から要望が出ていなかったの
で検討もしてこなかったと聞いている。現在、新東名は本線工事途中で
あり、分岐の設計変更はまだ間に合うと思われる。町の最大のチャンス
であり、東京から来る人々にとってもメリットが大きいので、改めて
検討して設置すべきと思うがいかがか。」についてであります
が、現在、新東名高速道路は令和2年度末を開通目標に本線工事を
進めており、通過自治体である本町では、この支援に当たるととも
に、（仮称）山北スマートインターチェンジの建設工事に取り組んで
いるところであります。

山北町域における新東名高速道路の延長は10.8キロで、地形的制約
から橋梁とトンネルの全体比率が約80%、土工区間が約20%とな
っております。

（仮称）山北スマートインターチェンジの設置箇所は、町域の全延長
から接続が困難な橋梁とトンネルの部分を除いた土工区間で、中
日本高速道路株式会社を初めとする各高速道路会社が定めた「
インターチェンジ幾何構造設計要領」に基づき、選定された唯一
の箇所であります。

さらに、地形的条件だけでなく、費用対効果を含めた経済性や
インターチェンジ周辺の道路状況など、さまざまな要因を国が総合
的に判断して連結許可を受けております。

このため、整備箇所については、地元からの要望の有無により決
定したものではありません。

したがって、現在、川西地区にスマートインターチェンジの整備が
進む中で、町内に新たなインターチェンジの設置を要望する考
えはありません。

次に、3点目の御質問の「『ひよっこりひょうたん島ミュージアム』
（丸山の新東名工事事務所跡地利用など）運営をNHKなどに依
頼するなどして丸山、浅間山を含めて『ひよっこりパーク』に
するというのはいかがか。」についてであります
が、御指摘のとおり、20年ほど前に町のまちづくり委員会
からそのような提案があったことは、私も承知して
おりますが、現在、町では、総合計画や土地利用計画に
基づき、丸山については、企業誘致と住宅供給を進
め、また浅間山については河村城跡を中心に歴史・文
化的な観点などの観光振興を図っており、2つのエ
リアにおいて、地域特性を生かしたそれぞれの事業
を展開しております。

丸山には、山頂部には町が誘致した企業が立地しており、中腹部は新東名高速道路工事事業者が工事現場事務所・社員宿舎として暫定的に使用しております。新東名高速道路が完成した後は、この区画についても企業誘致を推進し、町民の働き場の創出を図る計画です。

さらに、町土地開発公社では、三井造船株式会社から購入した住宅用地の分譲を進めており、町外からの転入者や町内転居者への住宅供給により、定住人口の確保に努めていきたいと考えております。

なお、丸山は、「東山北1000まちづくり基本計画」においても、産業ゾーン、住宅ゾーンとして位置づけられております。

また、浅間山は、山北駅を起点にして、D52-70号機のある鉄道公園、県指定史跡河村城跡、名瀑洒水の滝などの、歴史と文化のあふれる観光拠点をつなぐハイキングコースの中核的な機能を果たしております。

町では、これらの観光拠点の魅力を高めるために、動態化したD52については、現在、軌道延伸について検討を進めており、また昨年度、展望あずまやが完成した河村城址歴史公園については、今後も引き続き、計画的に整備していきたいと考えております。さらに洒水の滝については、滝つぼを間近で見られる遊歩道の整備を進めるなどして、観光拠点としての充実に努めているところであります。

このように、丸山、浅間山については、それぞれの目的に沿った事業の展開や土地の利用を図っておりますので、テーマパーク化については、現在、町が推進している各種計画と大きな相違があると認識しております。

議 長 再質問はございますか。

堀口恵一議員。

11 番 堀 口 1 番についてですが、一般的な乗用車の通行のみを想定しておりということで、道路構造がそうなっているということですが、今後、それが改善される可能性もあるのではないかと思うんですが、状況が変化した場合に対応していく考えはあるかどうか。よろしく願いいたします。

議 長 町長。

町 長 特にそういう考えというんですか、そういったことはないだろうというような、考えておりますので、特に、今現在はそういったことは考えていませ

ん。

議 長 副町長。

副 町 長 まず申し上げておくのは、山北町で、町営バス株式会社を経営するという
ことは、やはり身のほど知らずというか、その辺の意図はないということが
一つございます。

それから、町内循環バスにつきましては、今町長の回答でもあったとおり、
富士急の路線が撤退したものを担うような形で始めたのが始まりでありま
して、それから、さらに清水地区、三保地区等は、富士急の本数が、バスの
本数が非常に少なくなっております。さらには共和地区、こちらは今福祉バ
ス等でやっていますけれども、その辺のところの町民の利便性、さらには、
山北、岸、向原地区でも、これから今話題になっていますね、高齢者の免許
返納ですか。その方の足、足というか移動手段を確保しなきゃいけないとい
うことで、非常に、町内だけで非常に手いっぱいになってくることが予想さ
れます。

また、車両をふやせばいいということはありますけれども、車両もおいお
いふやしていきたいと思っていますけれども、ただ、直ちに車両をふやして、
箱根まで南箱道路の新しい路線を国に対して認可申請してやるということ
は、山北から秦野、山北から小田原、または山北から御殿場とか、そういう
ところと同じようなレベルになると思います。ですから、町内または新松田、
開成駅、大雄山駅、その辺のところに、まずはとどめておきたいというのが
町の考え方でございます。

11 番 堀 内 よろしいですか。

議 長 堀内恵一議員。

11 番 堀 内 確かにいろいろ事情もあろうかと思いますが、箱根までの通路が確
保できるかでないかというのは、かなり大きな問題だと思います。もし、で
きた場合、万が一ですけども、今の状況ではできないということですが、で
きた場合の効果が、結構、期待されるというふうに思っているんですが、そ
の辺についての考え方はどうでしょう。期待できないという考え方でしょ
うか。よろしく願いいたします。

議 長 町長。

町 長 今現在、当初は循環バス、富士急さんが撤退した後にやったものですから、基本的には町内だけなわけですね。しかし、どうしても松田まで実際には行くということで、そこの部分については、一般料金が普通にかかっているわけですね。ですから、そういったことをいろいろ勘案しますと、幾つもの町を通っていく。南を通り、箱根行くというようなことの中で不可能とは思いませんけども、果たして、それを行政がやるべきかどうかというようなね。そういったような実務的なことを考えますと、私は若干違うんではないかなと。やはり、今現在、開成町まで行きたいとか、大雄山までとか、そういったような要望のほうははるかに、優先度が高いのではないかというふうに考えておりますので、南箱道路については、基本的に私も県西土木さんのほうと話しているんですけども、おっしゃるように、例えばスマートインターができたとき、スマートインターからおりて南箱道路を使って、箱根を行って、当然戻ってこないで、当然、御殿場方面に行くか、小田原方面におりていくだろうと。逆ルートで行った場合に、南箱道路から来て、開成町へ行くのか、あるいは山北へも行っていただけるのかと、そういうような動線から考えたときの利用方法というのが、やはり山北にとっては大事ではないかというふうに思いますので、その中で職場というような考えの中では、今現在、それほど大勢の人が務めているわけでもございませんので、そういったような実際に務める人が多くなって、そういうようなことになったときに、一つの考え方の中に入ってくるのかなというふうに考えております。

議 長 堀口議員、発言するときは挙手を願います。

堀口議員。

11 番 堀 口 箱根については、就労の場というか、結構人手が足りない状況が実際あるという状況がありまして、需要はあるかと思えます。基本的には難しいというお話ですが、非常に期待したいところではありますので、継続して、経過観察していきたいと思えます。

議 長 町長。

町 長 実務的に考えた場合、箱根町には工場は1軒もないと思っております。つまり観光業で成り立っている町ですので、当然、そこにお勤めになる方は、観光業に従事している。朝はいいとしても帰りはどうなるんだ、そういうよ

うなことを考えますと、帰りの手当が非常に不規則な時間になってくる。5時に終わるといふ人もいられるかもしれませんが、これが7時、8時、9時というような方も、当然いらっしゃるというふうに思いますので、そういったことを考えたときに、やはり、こういったような町内の要するに町のバスを、そういったようなことに回すというのは、私は考えておりません。

議 長 堀口議員。

11 番 堀 口 ありがとうございます。

基本的に難しいということで、頭の中にありますので、一応見守っていきたいと思いますということで、よろしく願いいたします。

それから、2番目の質問ですが、スマートインターチェンジについてですが、インターチェンジ幾何構造設計要領につき、選定された唯一の箇所でありますとありますが、向原安洞地区の区間は1.8キロメートル程度あり、スペースがあるかと思うんですが、フルインターとか、できるようなスペースではないかと思うんですが、それについてはどうでしょうか。

議 長 町長。

町 長 そもそもスマートインターが山北町につくれるかどうかというのは、平成19年ごろから、スマートインターチェンジの勉強会を行いまして、平成21年まで約7回勉強会を開催しております。その後、さまざまな中から、本来、清水のほうからそういったような提案があったわけですが、この条件としては、トンネル区間はもちろん、橋の区間もだめと。つまり土工区間20%の中におさめなければいけないということで、この条件を満たすところが、やはり清水の地域840メートルというような長さがどうしても必要だと。安洞地区ですと、それだけの距離数がないということで、そもそも論として、そういったようなことがございました。

その中で、当初どのくらいかかるか、清水地区でも当初言われていたのは、橋の部分にどうしても一部かかってしまう。どうしても、かかってしまうということで、当初50億ぐらいだろうというふうに、町の見込みが立っておりました。ですから、それだけの財政負担は町ではし切れないというような中から、無理だろうねという話でしたけど、だんだん西のほうにインターが移ってきた関係で、町の持ち出し金額がぐっと落ちてきたというのが実情でござ

ざいます。

仮に、安洞地区で同じような設計をすると、50億では、当然おさまり切れないと。というのは、全て本線工事の以外の部分については町負担ということになりますので、当然、そういうようなことの中では金額もはね上がりま
すし、また、そういったようなインターに必要な加速あるいは減速あるいは
誤ったときの戻るような、そういったようなものを設置するのが物理的に無
理だというようなことで、当初から、清水でもなかなかできないんじゃない
かというふうなことがありましたけども、そういった中で平成26年6月30日
に、その前に第1回の地区協議会を行ってきたわけですけども、そして、6
月30日に連結許可を国のほうに出させていただいて、それが認められて、ち
ょうど26年の8月8日に、その連結証明書をいただくことができたというこ
とで、非常に長い時間と、そして、いろいろな御尽力をいただいてできたも
のでございますので、安洞地区をつくるということは物理的にいっても、あ
るいはまた財政的にいっても山北町では無理というふうに私は考えておりま
す。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 ただいま難しいという話がありましたが、導入路840メートル、それから
費用がかかるというお話ですが、距離的に、清水インターと場所が違いまし
て、ちょうど真ん中あたりが、今仮設道があります。左右に振ると840メー
ターそれぞれとれるのではないかというような想定をしております。金額的
にも、現在の仮設道が使えれば、かなり違うんじゃないかと思うんですが、
その辺ちょっと調べないとわからないんで、一応そういうことが、まだすっ
きりしていませんので、継続して経過観察していきたいと。済みません、そ
の前にそういう考えがありますが、それについてはどうでしょうか。

町 長 細かいことですので、担当課のほうにお答えさせます。

議 長 新東名対策室長。

新東名対策室長 お答えいたします。

先ほど、町長のほうから今現在の場所については840メートル、土工区間
の距離の話がありました。安洞のほうなんですけれども、尺里側の橋から、
渡り切った橋から次の滝沢川のところの橋梁までの間の土工区間のメーター

数でいきますと 560 メーター。約 560 メーターの距離になっております。この中でおさめるというのが非常に難しいというか、お金をかければできるかと思うんですけれども、それと比較すれば、当然、現在のほうへ設置したほうが経費的にも安く、構造的にも容易につけられるということで、現在のほうにもなっているということでもあります。

以上です。

議 長 副町長。
副 町 長

今藪田室長のほうからお金をかければという言い方したんですが、基本的に高速道路のインターチェンジというのは、本線の区画、区画といいますか、中日本が定める区画の中におさまっている分には、非常に中日本の負担で安くできると。その区画から道路区画からはみ出しちゃったところは、全て市町村の持ち出しとなるというのが基本になっています。

そうすると、向原と川西を比べてみると、川西地区はかなり広い高速道路区画になっています。その中で、インターチェンジができるのであれば、中日本の負担でかなりできると。それから安洞のところは、そうでもないといえますか、それほど広くないというところで、かなり町単独で出てしまっていると。ちょっと試算はしていないんですが、川西のところできえ、最初、町負担は 6 億、最終的に 6 億と言われていました。1 億が設計とか設計監理、工事費は 5 億です、町負担が。それが起債になると、もっと町負担がふえてしまうんでないのか。

やはり、その 6 億というのも、町長の苦渋の決断していただきまして、町のために何とかしようという形で捻出を考えたわけでございます。実際は、かなりそれが縮小してきましたけれども、その辺のところの中で、どうしてもエリアというのが、中日本が負担するもの、町がしなきゃいけないものというものの、できるだけ町としては、中日本に多く負担してもらって、町の経費は安く済ませたいというのが本音でございますので、その辺のところ調整した結果でございます。

議 長 堀口恵一議員。
11 番 堀 口

町としては負担し切れないという話ですが、清水地区のスマートインター、ハーフインターになってしまったということで、結果的に大半の町民が利用

しないスマートインターとなります。向原地区でフルスマートインターが多少、多少ではないか。金額的にはわかりませんが、フルスマートインターができるのであれば、利用価値が相当あると思います。

また、NEXCO中日本としましても、丹沢方面と箱根方面ということでの大きなくくりでとった場合には意味が出てくるのではないかと思います。

また、丹沢方面、箱根方面2通りのインターが例えばできれば、国も県もNEXCO中日本も予算的に協力できるのではないかと考えます。

これについてはどうでしょう。

議 長

町長。

町

長

先に考えてこられた質問を今されているんだというふうに思いますけども、先ほども室長も答え、また副町長も答えたように、やはり一つは物理的なことあるいは2つ目としては財政的なこと、そして、また、将来的にそれがどのように活用されるか、そして、ここまで来るのに、本当に大変な思いをして、本来できなかったスマートインターがやっとできたというのが、我々の感想でございまして、どこかへ申請書をぽんっと出すと国のほうが検討してくれて、はい、いいですよとか悪いですよということをやってくれる、そういうものではないわけですよ。

本来、地域の地区協議あるいは警察協議も含めまして、国や県と何回も、その協議を重ねて、そして初めて連結許可が出せるということとございまして、そういったことを考えますと、町としてはそういったようなことを今現在は新東名に関しては今考えておりませんし、それ以外の問題のほうははるかに大きいということで旧東名も含めて、また新東名の開通した後の問題も町としては、これから真剣に考えていかなきゃいけないところでございまして、新たにスマートインターを安洞地区ということは一切考えておりません。

議

長

堀口恵一議員。

11 番 堀 口

口

大変な御努力がありまして、結果的にできたインターであるということとあります。ただ、結果としましてーフインターになってしまったということで、町民の大半が、多分、方向的にはほとんどの方が利用されないのではないかとというふうな、ちょっと懸念があります。そんな状況ですので、なっ

てしまったものは仕方ないみたいな形ですけれども、継続して、経過観察していきたいと思います。

議 長 町長。

町 長 当初、フルインターのほうが良いということは、誰が思っても当然なんですけども、ハーフになったいきさつというのは、当初は雪氷基地をつくるという案がございました。小山と御殿場が雪が降るという形で、その中の雪氷基地をつくるんだと。現実にはつくらないようでございますけども、そういったような中からハーフインターというような案も来まして、また現実に東京のほうから乗りおりができるということで、私としては十分期待する効果があるのではないかと。

当初の計画では、一日平均が1,700台というような想定だったというふうに記憶しております。そういったところを見たときに、今の圏央道あたりを見ますと十分いけるのではないかとというふうに思っておりますので、そういったことでは、ぜひとも堀口議員が心配なさるのもよくわかりますけれども、利用者は、ある程度期待できるし、また、それを利用していかなければいけないのは町の努めだろうというふうに思っていますので、ぜひ、その辺は御理解いただければと思っています。

議 長 堀口恵一議員、質問はよろしいですか。

堀口恵一議員。

11 番 堀 口 東名インターの件につきましては、私なりに継続して観察していきたいと思います。

それから、3番目の質問ですが、丸山、浅間山については、現在それぞれの事業を行っているということで、十分というふうなお答えでした。しかし、外部の市町村から見ると、インパクトがないというふうに言われてしまいます。

その辺についてはどうか。

議 長 町長。

町 長 どこにインパクトがあるか、皆さん、違うんだと思いますけど、鉄道ファンの方にすれば、D52が良いという方もいらっしゃいますし、また山登り等がお好きな方にとっては、三保の地域、あるいは高松と大野山とか、そうい

うような方もいらっしゃるし、全てが同じような思考を持っているのではなくて、今現在はやはり多様化している、もう皆さん個人個人が、いろいろな趣味や思考をもって食べるものから、あるいは、そういったような観光についても、非常に多くの方の多様性が出ているのが現実ではないかというふうに思っておりますので、そういった中では、山北町これだけの広大な面積を持っております。また来ていただく、観光客のほうの数も、大体、年間150万人から160万人は安定しておりますけれども、宿泊客が非常に減少しているということで、なかなか観光業としては決していいことではないんですけども、そういった意味では数の問題ではなくて、質の問題だというふうに捉えておりますので、そういった意味では、観光については非常に質を高めていく。

山北にしかない鉄道あるいは山北にある丹沢古道とかですね、あるいはユーシンブルーとか、さまざまな山北にしかないものがございます。そういったような観光の質を高めることによって、数よりもそこの中身の問題をこれから、さらに磨きをかけていきたいというふうに思っておりますので、必ずしも堀口議員がおっしゃるような浅間山あるいは丸山、もちろん浅間山のほうについては河村城跡ということで、今一生懸命やっておりますけれども、こういったものも、さらに皆さんにそういった歴史に興味のお持ちの方に来ていただくような、そんな施設にしていければというふうに思っております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 ただいま河村城跡のお話が出ていますが、河村城跡といいますと、保存会もあり、いろいろやられていることは確かなんですが、ある一時代のお話ということになるかと思えます。

それに対して日本の置かれているこの地形的なもの、火山国といいますか、地震噴火に遭遇する可能性が非常に高い場所であり、箱根、伊豆を控えて、それらフィリピン海プレートに乗かって地形的にぶつかり、化石等、丹沢の奥のほうに、今展示されたりしている状況かと思えますが、そういった、もうちょっと時代的に幅広いものを捉えないと、非常に狭い中でのインパクトということになってしまって、ちょっと寂しいような気がします。

日本にぶつかった地理的経緯とか、実質的なものから、結構、町には化石

の財産があり、ちょうどフィリピン海プレートがぶつかった最先端となるのか、そういった地形的な、いろいろな要素を含んでいる場所でもあります。そういったものも含めて考えると、もうちょっと枠を広げた形ではないとインパクト、子ども受けもしないし、何となく非常に狭い範囲でのある一時代、何百年か知らないけれども100年か200年かわからないけれども、その狭い範囲での一部を切り取ってのPRというのは、幅が狭くなってしまうのではないかと思います。ということで、今回インパクトあるものというお話を入れさせていただきました。

基本的に総合的に進めるというお話もありましたので、継続して、経過観察していきたいというふうに考えております。

以上です。

議 長
町 長

町長。

はい、今堀口議員のほうから狭いエリアで山北町は考えているんじゃないかみたいなお話があったんですけども、今現在、私がこの1市5町でやっております足柄観光協会のほうの会長というふうに、2年の任期が与えられました。

また、さまざまな中で、広域でやっていくということは、もう皆さんで了解しておりますので、そういった中で、さまざまな取り組みを新しく新松田の駅にいろいろなインフォメーションをつくったり、いろんなことをやるというように、今計画ができておりますけども、そういったことを含めながら、あくまでも観光に関しては、山北町単独でなくて1市5町全てのエリアで来て、お客さんが楽しんでいただけるような、そんなような取り組みをこれからもしていきたいと思っておりますので、その辺はぜひ理解していただければというふうに思っております。

議 長
11 番 堀 口

堀口恵一議員。

承知いたしました。ぜひ、観光客、定住される方がふえることを願ひまして、質問を終わりにしたいと思います。

以上です。